

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

V. Z. W. O.

OOSTENDE



ACTIVITEITSVERSLAG

over het

JAAR 1955

*Goedgekeurd door de Algemene Statutaire
Vergadering van donderdag 29 maart 1956*

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

V. Z. W. O.

OOSTENDE

222554



ACTIVITEITSVERSLAG

over het

J A A R 1955



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

Goedgekeurd door de Algemene Statutaire
Vergadering van donderdag 29 maart 1956

In memoriam

JOHN BAUWENS



3 augustus 1955. Op alle vissersvaartuigen hangt de vlag halftop en rouwt de gehele zeevisserijnijverheid om het heengaan van haar Deken, tevens Ere-Voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij, de Heer John BAUWENS.

Meer dan zeventig jaar lang stond de Heer John BAUWENS in het zeevisserijbedrijf, werkte hij niet alleen aan de opbouw en de vooruitgang van zijn eigen prachtige bedrijven, maar stond hij als pionier vooraan en toonde hij aan het gehele bedrijf, door zijn woord en voorbeeld, de weg vooruit en de toekomst aan.

Door zijn initiatief en veelzijdig werk, werd hij tot actief lid, medewerker, bestuurder of erelid van talrijke verenigingen en instellingen van openbaar nut aangesteld.

Tussen de personen die onze nationale nijverheid hebben helpen opbouwen of in staat gesteld hebben te worden wat het nu is, bekleedt de Heer John BAUWENS zeker een ereplaats.

Daarom brengen wij in dit jaarverslag een warme en dankbare hulde aan zijn verdienstelijk werk en aan zijn nagedachtenis, die lang in de Belgische zeevisserijmiddens zal bewaard blijven.

In memoriam

Het jaar 1955 was opnieuw rampspoedig voor onze vissersbevolking. Acht moedige vissers lieten hun leven op zee.

20 februari 1955 :

De Z.417 «Denise-Germaine» vergaat ter hoogte van de Long Sand Bank, aan de Engelse Zuidkust. Twee leden van de bemanning laten hierbij het leven :

Schipper VERKEMPINCK Julien en
Matroos DUYCK Herman.

4 maart 1955 :

Matroos MAKELBERGE Emiel, aan boord van de O.337 «Marjolene» wordt ter hoogte van Blaavand, op de westkust van Denemarken, over boord geslagen en verdrinkt jammerlijk.

11 augustus 1955 :

Bij het uitoefenen van de visvangst op de Kreeftenput, wordt schipper VAN DIERENDONCK Walter aan boord van de Z.403 «Julienne-Henri» over boord geslagen en komt hierbij om het leven.

10 december 1955 :

Het vissersvaartuig Z.274 «Maria» bedrijft de visserij ter hoogte van het lichtschip «Noordhinder», wanneer matroos SAVELS Fernand over de reling valt en, spijsmoedige reddingspogingen in de golven verdwijnt.

15 december 1955 :

Tengevolge van het stormweder wordt het vaartuig O.315 «Beatrix-Fernande» bij Gardens-Town, ter hoogte van de Schotse Kust op de klippen geslagen. Drie vissers kwamen hierbij om in de golven :

Schipper KETELEERS Romeo,
Stuurman COULLET Hector, en
Matroos VANDECASTEELE Emiel.

We brengen hier een diepgevoelde hulde aan deze slachtoffers van hun plicht, in dienst van het bedrijf en de bevoorrading en het economisch welzijn van hun land.

I. — ALGEMENE TOESTAND

1955 was onder opzicht van verkoopcijfer en aangevoerde hoeveelheid een rekordjaar. Op 28 november werd te Zeebrugge reeds voor 100.000.000 fr. vis verkocht, cijfer dat nooit behaald werd. Ook Oostende kende rekordcijfers terwijl voor Nieuwpoort de getallen tot de beste mogen gerekend worden (behalve voor de oorlogsjaren).

De rekordaanvoer van 1953 (65.078 T.) werd thans met 4.500 T. overschreden.

De voornaamste oorzaken van deze toename waren :

1. De IJslandaanvoer. Het cijfer dat in 1955 bereikt werd, is het hoogste dat ooit verwezenlijkt werd. De reden hiervan is dat de vaartuigen die deze visserij uitoefenen, minder dan de voorgaande jaren hun vangsten hebben gelost in Engelse havens. Deze rechtstreekse landingen in het buitenland zijn nooit begrepen in de statistieken van de Belgische aanvoer.
2. De haringaanvoer bereikte eveneens hoogten die met de beste jaren mogen vergeleken worden en die boven het gemiddelde der vorige jaren staan.
3. Ook de garnaalaanvoer bereikte een getal dat enkel overtroffen wordt door de aanvoer in 1938 en 1952.

Ondanks deze verhoogde aanvoeren zijn de gemiddelde opbrengstcijfers van de vaartuigen weinig gewijzigd. De vaartuigen die de IJslanvisserij bedrijven boekten wel een zekere verhoging, doch dat is hoofdzakelijk te wijten aan de afgenomen landingen in Engeland.

De kleinere vaartuigen van de middenslagklasse zouden een gevoelige daling gekend hebben, ware het volle haringseizoen niet — toevallig — buitengewoon goed gelukt. Hierdoor konden ze het peil van hun vorige opbrengsten behouden.

Tenslotte dient opgemerkt dat dit alles bereikt werd ten koste van meer inspanning vanwege de rederijen :

- er werden meer reizen gedaan, wat meer zeedagen betekent en bijgevolg hoger sociale lasten ;

— de reizen die ondernomen werden waren over 't algemeen naar verder afgelegen visgronden, zodat het brandstofverbruik onder meer steeg ;

— er moest intenser gevist worden, waardoor meer netten en meer vistuig verbruikt werd.

De totale opbrengst kende een ongekeerde hoogte. De redenen hiervan zijn hierboven reeds aangehaald. Er is echter een daling van de gemiddelde prijs van alle soorten bodemvis. Enkel voor tong en tarbot was een stijging waar te nemen. Deze was echter niet in verhouding tot de afgenomen aanvoer, zodat de middenslagvisserij hier een belangrijk verlies oploopt en het is zeker geen toeval dat dit samenvalt met de invoer van vis van minder dan 40 cm in Beneluxverband.

Uit Nederland werden in 1954 : 189 T. tongen ingevoerd, in 1955 reeds : 538 T. De gemiddelde prijs van deze tongen (38,97 fr.) lag iets hoger dan de gemiddelde Belgische prijs (35,27 fr.), maar er dient mede rekening gehouden dat de Belgische prijs geldt voor alle sorteringen dooreen, terwijl de Nederlandse voor de duurste soorten geldt, inbegrepen vervoer, verpakking, en andere kosten.

Terwijl de Belgische prijs gedrukt werd door de invoer uit Nederland steeg de tongenprijs in Nederland boven het coëfficiënt der Belgische prijs. Hieruit kan besloten worden dat de prijsstijging in België voor tong geremd werd door de invoer uit Nederland.

Wat de kustvisserij betreft, kunnen weinig konkrete gegevens opgegeven worden. Evenwel duidt alles op een prijsdrukking tengevolge van een steeds ruimer wordende markt voor Nederlandse garnaal in België.

De Belgische garnaalaanvoer steeg met 615 T., de gemiddelde prijs daalde met 3,70 fr. per kgr. Anderzijds stellen we vast dat, waar de Belgische garnaalaanvoer met 40 % toenam en de garnaalprijs met 8 % daalde, de Nederlandse garnaalaanvoer met 55 % steeg en de gemiddelde prijs eveneens steeg met 20 %. De verruimde invoerkontingenten voor Nederlandse garnaal in België en de stijgende smokkel van Nederlandse garnaal in ons land zullen wel oorzaak geweest zijn dat onze garnaalvissers minder verdienden dan hen bij een normale markt en prijsvorming zou toegekomen zijn.

II. — UITVOER

De uitvoer van vis en visserijprodukten is met ongeveer 1.800 T. toegenomen, wat een merkelijke ontlasting betekende voor onze markt.

De vergelijking werd gemaakt met de cijfers van 1954.

De totale cijfers zagen er uit als volgt :

Engeland	1.610 T.	225 T. meer
Zwitserland	18 T.	1 T. minder
West-Duitsland	7.923 T.	950 T. meer
Nederland	3.380 T.	155 T. meer
Frankrijk	1.792 T.	254 T. meer

Belgisch Kongo	7 T.	4 T. minder
Oost-Duitsland	635 T.	256 T. meer
Andere landen	15 T.	34 T. minder

Per soort :

Haring	8.572 T.	727 T. minder
Tong	995 T.	165 T. minder
Koolvis	1.649 T.	1.334 T. meer
Wijting	251 T.	100 T. minder
Kabeljauw	537 T.	260 T. meer
Pladijs	1.632 T.	365 T. meer
Andere soorten	1.745 T.	720 T. meer

III. — INVOER

De totale invoer van vis is gestegen, van 10.050 tot 11.000 T., haring en sprot inbegrepen.

NEDERLAND : lichte daling van 5.644 tot 5.628 T., vooral voor haring (2.910 tot 1.148 T.). De soorten van minder dan 40 cm kennen evenwel een stijging, tengevolge van de verruiming der kontingenten in Beneluxverband :

- tong : van 189 T. naar 538 T.
- andere : van 149 T. naar 270 T.

ENGELAND : stijging van 1.149 naar 1.219 T., vooral voor rogvleugels (vleet) : van 54 naar 82 T.

NOORWEGEN : stijging van 1.723 naar 2.186 T., vooral door

de haring (van 1.181 naar 1.450 T.). Kabeljauw : van 91 T. naar 170 T. ; Schelvis : van 47 T. naar 149 T. en Zeepaling : van 238 T. naar 308 T.

Het handelsakkoord dat door de regering afgesloten werd, zonder raadpleging van de betrokken kringen en onlangs nog gewijzigd werd om aan Noorwegen meer mogelijkheid te geven tot uitvoer van vis, is hier de voornaamste oorzaak.

DENEMARKEN : stijging van 749 naar 963 T. De kabeljauw-invoer steeg van 429 naar 491 T., de invoer van vleet (rogvleugels) van 47 naar 81 T.

Tengevolge van de hoge prijzen en de daling van de aanvoer op het einde van het jaar, moest een ruimer contingent toegestaan worden voor Denemarken.

ZWEDEN : de invoer daalde van 178 T. naar 77 T., er werd wel meer kabeljauw ingevoerd (van 1 naar 10 T.), maar de andere soorten kenden een gevoelige daling : 193 naar 67 T., terwijl noch haring, noch makreel voor konservern ingevoerd werden in 1955.

FRANKRIJK : daling van de invoer van 607 tot 563 T. Minder haring (14 T. tegen 6 T.), minder kabeljauw : 9 T. tegen 1 T., minder makreel : 571 T. tegen 459 T., toename van andere soorten : 13 T. naar 97 T.

WEST-DUITSLAND : sinds oktober 1955 werden belangrijke hoeveelheden filets van rode boon (klipvis) ingevoerd : 272 T., 4 T. sprot, 84 T. haring en 4 T. kabeljauw.

De markt met West-Duitsland toont die moeilijkheid dat Duitsland een voornaam afnemer is van onze vis en haring, terwijl de grote toename van de aanvoer in dit land (ontdekking van nieuwe visgronden, uitbreiding van de vloot met het oog op hereniging met Oost-Duitsland en wegvallen van rechtstreekse landingen in Engeland) van vis aan zeer lage prijzen, een aantal handelaars hebben aangezet om een stroom van vis uit dit land naar ons land te lokken. Verwacht wordt evenwel dat deze toestand, door de verbeten konkurrentie en de grote verliezen die hiervan het gevolg waren, zich zal normaliseren.

Enkele nieuwe schepen kwamen onze vloot verrijken. Het valt echter op dat het grootste deel der nieuwe vaartuigen gebouwd wordt door nieuwe reders, de enkele vaartuigen die voor bestaande reders gebouwd werden kwamen ter vervanging van vaartuigen die verdwenen.

De vloot wordt over 't algemeen weinig gemoderniseerd, romp en motor van de bestaande schepen verouderen. In de kleinste klassen (tot 119 P.K.) zijn er op 225 vaartuigen 99 waarvan romp en/of motor ouder is dan 20 jaar.

Voor de klassen tussen 120 en 350 P.K., zijn 65 vaartuigen van de 167 waarvan romp en/of motor ouder zijn dan 20 jaar.

Per produkt zag de invoer er als volgt uit :

Haring	2.746 T.	1.414 T. minder
Kabeljauw	2.335 T.	toename : 89 T.
Schelvis	544 T.	toename : 348 T.
Tarbot	347 T.	vermind. : 12 T.
Zeebrasem	520 T.	35 T. meer
Zeepaling	308 T.	70 T. »
Vleet	280 T.	57 T. »
Tong (enkel uit Nederland)	538 T.	349 T. »
Vis beneden 40 cm (Nederland)	270 T.	121 T. »
Makreel voor konservern	1.190 T.	215 T. »
Andere soorten	1.920 T.	991 T. »

Interessant is het ook wel de invoerprijs te vergelijken met de Belgische aanvoerprijs :

KABELJAUW		
aanvoerprijs :	IJsland	6,92 fr.
	Noordzee	10,04 fr.
invoerprijs :		
	Nederland	19,12 fr.
	Engeland	21,57 fr.
	Denemarken	18,81 fr.
	Noorwegen	12,16 fr.

HARING		
aanvoerprijs :	Volle	3,38 fr.
	IJle	3,17 fr.
invoerprijs :		
	Nederland	5,83 fr.
	Noorwegen	4,84 fr.
	Denemarken	6,75 fr.
	West-Duitsland	2,25 fr.

TARBOT		
		22,40 fr.
aanvoerprijs :	Nederland	28,28 fr.
invoerprijs :	Engeland	30,97 fr.

Op te merken valt dat in de aanvoerprijs niet begrepen is : de forfaitaire taks aan de bron, verpakkings- en verzendingskosten, normale winstmarge van de handelaar en voor de kabeljauw, het verlies van het ontkoppen (35 %).

IV. — VLOOT

Dit wijst op het gebrek aan voldoende kapitaal voor de bestaande reders, familiebedrijven, om de vloot te moderniseren. Nochtans is aanpassing, modernisatie en vernieuwing noodzakelijk geworden, niet enkel om het oude gedeelte dat zware uitbatingskosten en hoge herstelkosten meebrengt, te laten verdwijnen, maar vooral om de strijd op de internationale markt toe te laten. Deze strijd die hoofdzakelijk gevoerd wordt op de Belgische markt (door het vrijkomen van de Benelux-unie en de verhoging van de invoer uit Duitsland) zal uiteindelijk ten nadele van het Belgische bedrijf uitvallen, zo geen gezonde politiek gevoerd wordt.

V. — BEMANNING

De nood aan bemanningen doet zich meer en meer voelen. Het verslag over het jaar 1954 van de Zeevisserijdienst wees reeds op het tekort aan scheepjongens. Enkele schepen liggen thans stil, bij gebrek aan bemanning, andere varen met minder personeel dan noodzakelijk is.

Het personeel dat wil varen stelt hogere looneisen. Deze toestand, welke reeds in ons vorig jaarverslag werd aangestipt is er niet op verbeterd. De regering bestudeert het vraagstuk al sinds geruime tijd. Het is ten eerste wenselijk dat de voorstellen die gedaan werden, binnenkort uitgewerkt worden.

VI. — DRINGENDE SANERINGSMIDDELEN

Als gevolg op wat voorafgaat, herhalen we hier eens te meer de dringende maatregelen tot sanering die we bij verschillende gelegenheden aan de regering hebben uiteengezet en waarvan het onderzoek reeds maanden in beslag neemt.

1. — VLOOT

Een politiek tot modernisatie der vloot is noodzakelijk waarbij rekening dient gehouden met de bescherming en instandhouding der familiebedrijven, en dient gekomen tot een standardisatie teneinde nieuwbouw- en onderhoudskosten te minimaliseren.

2. — BEMANNING

In de eerste plaats dient een prijzenpolitiek gevolgd die aan

de vissers een beter en zeker loon kan verschaffen. Deze kan er in de eerste plaats komen door een aanpassing en egalisatie van de invoer, en een bevordering van het visverbruik in het binnenland.

Een aanmoediging moet gezocht worden voor jonge elementen in het aanpassen van de leerkontrakten en voorwaarden tot aanmonstering.

Als compensatie voor het zware werk op zee en de ontberingen, dient de visser van zijn 55e jaar af een pensioen te bekomen.

De zware concurrentie van Staatsmarine en Zeemacht die onophoudend onze beste bemanningsleden aanwerven, moet beperkt worden : bijzondere eisen dienen gesteld om in officiële diensten te komen en het ware zelfs zeer wenselijk dat de Staatsmarine en de Zeemacht over een eigen opleidingsschool zouden beschikken, die ze zouden vullen met leerlingen aangeworven in het binnenland.

VII. — AKTIVITEITSVERSLAG VAN HET VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

1. — VLOOTBOUW EN BEMANNING

Het hierboven uiteengezette programma voor modernisatie der vloot en oplossing der moeilijkheden in verband met het tekort aan bemanningen, werd samen met de bevoegde Departementen bestudeerd en besproken.

De grootste moeilijkheid is wel deze dat, sinds de zeevisserij naar het Ministerie van Landbouw overgebracht werd, de belangen door meer verschillende Departementen moeten behartigd worden dan vroeger het geval was.

Dit brengt noodzakelijk, maar spijtig genoeg, een merkelijke vertraging mee voor het verwezenlijken van een of ander punt van het programma.

We blijven echter optimist en hopen dat, dank zij de tussenkomst van de bevoegde Minister, dit jaar dan eindelijk zal overgegaan worden tot het verwezenlijken van het programma, dat reeds in grote lijnen werd aanvaard.

2. — BENELUX

De Benelux-unie blijft het grootste zorgenkind van onze Vereniging. Sinds deze unie in 1950 onvoorwaardelijk en onverantwoord getekend werd, zijn we steeds in de weer geweest om de regering op haar besluiten te doen terugkeren of ten minste de belangen van de Belgische visserij te beschermen.

De grote moeilijkheid was wel dat, enkele maanden na het ondertekenen der Benelux-unie, ons bedrijf naar een ander Ministerie werd overgebracht en dat intussen de Regering gewijzigd werd.

Hoezeer de Overheid onze rechtmatige eisen erkent, toch is er tot nu toe geen enkel Minister gevonden geweest die het aandurfde een kordate beslissing te treffen, steeds werd de schuld op de voorganger geworpen.

Aldus is het niet moeilijk, voor wie het Verbond der Belgische Zeevisserij wil belasteren, de verantwoordelijkheid voor het gebeurde in onze schoenen te schuiven. De feiten en de herhaalde tussenkomsten van onzentwege bewijzen echter het tegendeel.

Om deze redenen zijn we verplicht, ter verantwoording tegenover het Belgische bedrijf, opnieuw een volledig overzicht te geven van wat er in dit verband gebeurd is.

In juli 1950 werd door de toenmalige Minister van Verkeerswezen, en ondanks de voortdurende waarschuwingen die enkel van het Verbond der Belgische Zeevisserij uitgingen, het Benelux-protocol ondertekend dat letterlijk als volgt luidde :

« In beginsel zal worden overgegaan tot een vrijmaking van « het vervoer van visserijprodukten tussen de drie landen ;

« de ogenblikkelijke vrijmaking wordt aanvaard van die visserij- « produkten, waarover in de Kommissie voor Landbouw, Voedsel- « voorziening en Visserij reeds overeenstemming bestaat ;

« HET VERSCHIL IN HET NIVEAU VAN DE EXPLOITATIE- « KOSTEN, HOOFDZAKELIJK VEROORZAAKT DOOR VERSCHIL « IN LOON EN SOCIALE LASTEN, MAG GEEN BLIJVEND « BELETSEL VORMEN VOOR HET ONDER 1) GESTELDE. « Wanneer het verschil hierboven bedoeld een grotere omvang « aanneemt, moet de kommissie voor Landbouw, Voedselvoorziening « en Visserij daarin aanleiding vinden een onderzoek in te stellen « naar de maatregelen, welke de meer normale concurrentieverhou- « dingen kunnen terugbrengen ;

« gedurende een termijn, die loopt tot 1 januari 1952, kan België zich « door organisatie van de produktie en afzet aan het Nederlandse « peil aanpassen ;

« wordt vóór de datum van 1 januari 1952 een overeenstemming « bereikt, in de kommissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en « Visserij omtrent een verdere vrijgave van visserijprodukten, dan « zal bedoeld akkoord ter bekrachtiging aan de bevoegde Ministers « worden voorgelegd ;

« opdracht zal worden gegeven aan de Kommissie voor Landbouw, « Voedselvoorziening en Visserij alle maatregelen te overwegen, « welke kunnen leiden tot een coördinatie van de zeevisserijpolitiek « in Benelux».

Bijgevolg moest op 1 januari 1952, onafgezien van de toestand en de verschillen (die volgens de Ministers wel bestonden), de Benelux-unie voor visserij onvoorwaardelijk vrijkomen.

In afwachting van 1 januari 1952 werden door het Ministerie van Verkeerswezen talrijke vergaderingen belegd te Oostende en een programma opgesteld dat de Belgische zeevisserij moest toelaten op gelijke basis te werken als het Nederlandse. Het Verbond der Belgische Zeevisserij werkte actief mede aan de verwezenlijking van dit programma. Toen het opgesteld was en definitief goedgekeurd, werd echter niets van dit alles verwezenlijkt.

Ten gevolge hiervan en dank zij het verzet van het Verbond der Belgische Zeevisserij, werd de vrijmaking op 1 januari 1952 niet toegelaten en kwamen de Ministers op 14 februari 1952 opnieuw bijeen te Ulvenhout.

Te Ulvenhout werd toen — buiten het advies van het Verbond der Belgische Zeevisserij — volgende beslist :

1. Van 1 maart 1952 af komen vrij : gezouten, gedroogde en gerookte haring, sprot en vis.

Verse haring en verse sprot, behalve verse sprot tussen 1 oktober en 15 november.

2. De wederzijdse maatregelen met betrekking tot aanvoer van gezouten haring en verse haring zullen worden geëerbiedigd.
3. Verse vis van meer dan 40 cm komt vrij van 1 maart 1952 af, er zal echter gewaakt worden op de ontwikkeling van de toestand en maatregelen kunnen getroffen worden om storingen op te heffen.
4. Vis van minder dan 40 cm mag nog niet ingevoerd worden, deze moet echter vrij komen op 1 maart 1954.
5. Garnaal dient vrij te komen op 1 maart 1955.
6. België dringt aan op wederzijdse visserij in de territoriale wateren, Nederland stelt de bespreking echter uit en maakt ze tenslotte afhankelijk van de toelating tot het rechtstreeks landen van vis.

Intussen gaan we over naar het Ministerie van Landbouw en wanneer 1 maart 1954 voor de deur staat, wachten we op een nieuwe regering. De toenmalige Minister van Landbouw kon echter nog bekomen, dank zij het aandringen van het Verbond der Belgische Zeevisserij, dat de vis van minder dan 40 cm nog niet definitief zou vrijkomen, maar geleidelijk groter contingenten zouden toegekend worden tot 1 april 1956, datum waarop deze vissoort volledig zou vrijkomen.

Er wordt echter een voorwaarde gesteld, namelijk : bij de minste storing, wordt de invoer geschorst en een onderzoek ingesteld. De toestand van de tongenvisserij, die voortdurend verminderde, liet echter niet toe grote storingen te ontdekken. Naderhand bleek wel dat deze invoer enige invloed heeft uitgeoefend op onze markt, maar dit kon enkel gebeuren bij het overzien van de totale aanvoer gedurende een bepaalde periode.

De garnaalinvoer wordt uitgesteld tot 1 maart 1956.

Wanneer thans de invoer praktisch volledig vrij is, behalve voor gepelde garnaal, is dit niet de schuld van het Verbond der Belgische Zeevisserij. Door onze talrijke tussenkomsten hebben wij de uitvoering van dit gevaarlijke akkoord steeds kunnen vertragen en tenslotte bekomen dat bij storing de grens gesloten zal worden en de toestand ernstig onderzocht wordt.

Op deze toestand waken wij voortdurend en gaan dagelijks zorgvuldig de statistieken van aanvoer en prijs na om onmiddellijk te kunnen optreden.

Een andere belangrijke faktor is dat de rechtstreekse landingen van Nederlandse vaartuigen op onze markt niet toegelaten wordt, hiervoor hebben wij in november 1953 de «marsch op Brussel» ingericht, hiervoor blijven wij ons verzetten.

3. — OVERBEVISSING

Het protocol dat te Londen in 1946 afgesloten werd, voorzag dat de netmazen zouden verplichtend gesteld worden op 80 m/m voor de visserij in de Noordzee. Dit diende einde 1953 in voege te komen.

De gevolgen welke deze maatregel voor de tongenvisserij zouden hebben werden door het Verbond der Belgische Zeevisserij aan de bevoegde Overheid bekend gemaakt, terwijl wij ook internationaal en dit vooral in samenwerking met onze Franse kollega's, op de nadelen van dergelijke maatregel wezen.

Tengevolge hiervan werd bekomen dat de netmazen niet groter zouden gesteld worden dan 75 m/m voor de duur van twee jaar en dit als overgangsmaatregel. Einde 1955 zouden de netmazen op 80 m/m dienen gebracht.

Dit was niet voldoende om de belangen der middenslagvisserij te beschermen. Dank zij ons krachtadig optreden, niet alleen in eigen land, maar vooral op de zitting van de overbevissingskonferentie te Londen in september 1955, werd volgende bekomen :

1. De 75 m/m netmaaswijdte wordt verlengd voor één jaar.

2. Intussen zal een ernstig onderzoek ingesteld worden naar de maaswijdte die niet schaadt aan de tongenvisserij (op ons voorstel 70 m/m).

3. De beroepsmiddelen zullen geraadpleegd worden en gelegenheid krijgen advies uit te brengen waarmede zal rekening gehouden worden bij het vaststellen van nieuwe maatregelen.

Dit betekent zeker een belangrijke vooruitgang op gebied van internationale bescherming der visgronden, eerst en vooral het nieuw onderzoek om de juiste netmaas voor de tongenvisserij te vinden en dan het raadplegen der beroepsverenigingen, wat voor de eerste maal gebeurt.

4. — PRIJZENPOLITIEK EN UITBATING

Allerhande tussenkomsten werden in dit verband gedaan :

- Waken op de evolutie van de Benelux-Unie ;
- Aanpassen van de visinvoer aan de behoeften, zoveel dit mogelijk is, in het invoercomité ;
- Optreden tegen nutteloze en schadelijke invoer ;
- Waken op frauduleuze invoer, vooral inzake garnaal ;
- Tussenkomsten ter bevordering van de uitvoer : een vermindering kon bekomen worden, dank zij onze tussenkomst, op de zware invoerrechten in Frankrijk voor tong en garnaal ;
- Door onze krachtdadige tussenkomst kon de huurprijs der benen verlaagd worden en bestaat kans op een herziening van de aanbesteding, waardoor een nieuwe vermindering in het vooruitzicht gesteld wordt ;
- Een vermindering voor de huurprijs van Decca-toestellen werd bekomen voor de leden ;
- De eisen van de Regie, die nu langs de fiskus om worden gesteld, werden door ons hardnekkig betwist. Tot nu toe werd geen verder gevolg meer gegeven aan deze eisen ;
- Onze verdediging van de reders heeft aanleiding gegeven tot een proces waarbij de rechtbank definitief de eis der syndikaten tot het betalen van een compensatievergoeding van 4 F per dag, boven het gewone loon, heeft afgewezen ;
- Inzake de bewaringsmogelijkheid van garnaal door middel van boorzuur, wat praktisch de enige mogelijkheid is om garnaal in binnen- en buitenland te verkopen en bijgevolg de prijzen op te houden werd een ernstige studie ondernomen met het Ministerie van Volksgezondheid, de Universiteit te Gent en de betrokken handelaars.

5. — INTERNATIONALE BETREKKINGEN

Met de grote redersverenigingen van Engeland, Frankrijk, Duitsland, Noorwegen, Spanje, Zweden, Nederland en Denemarken werden belangrijke kontakten gelegd om des te beter de internationale redersbelangen te kunnen verdedigen. Deze hebben vooral betrekking op :

- overbevissing ;
- territoriale grenzen ;
- maatregelen door het Internationaal Arbeidsbureau getroffen ;
- konsultatie door officiële internationale regeringsorganen.

6. — ALGEMENE BELANGEN DER REDERS

Buiten de verdediging der specifieke beroepsbelangen, hebben wij vooral gewaakt op de algemene belangen der reders.

Aldus werd samengewerkt met het Algemeen Verbond der Zelfstandige Arbeiders, de grootste en belangrijkste Middenstands-

organisatie van het land ter verdediging van de pensioenkwestie, fiskele verdediging, enz...

Op het sekretariaat en ter gelegenheid van de regelmatige zittingen van het Verbond der Belgische Zeevisserij te Nieuwpoort en Zeebrugge, werden aan talrijke leden raad en hulp gegeven inzake verschillende aangelegenheden.

Tientallen dossiers voor het bekomen van kredieten voor nieuwbouw, modernisatie, enz., werden volkomen gratis opgemaakt en ter voldoening van de belanghebbenden met de nodige spoed afgehandeld.

De handel wordt regelmatig voorgelicht omtrent de te verwachten aanvoer, zodat ze schikkingen kan nemen om de aan te voeren vis af te zetten, en vooral om te beletten dat nutteloos vreemde vis ingevoerd wordt.

Een bredere medewerking van alle reders is echter noodzakelijk willen we tot een juistere en nauwkeuriger opgave komen die in hun eigen belang is. De wekelijkse perscommuniqué's over de aanvoerverwachtingen en de dagelijkse mededelingen langs de radio moeten nog verbeterd worden.

7. — PROPAGANDA VOOR VIS EN BEDRIJF

Aan de propagandavereniging voor visverbruik werd door toelagen en steun mogelijkheid gegeven haar nuttig werk voort te zetten en uit te breiden.

Journalisten van binnen- en buitenlandse bladen worden regelmatig ontvangen om hen toe te laten artikels te schrijven over onze nijverheid. Vorig jaar werd een journalist van een belangrijk Amerikaans blad ontvangen die een zeer merkwaardig artikel schreef over de Belgische zeevisserij, dat zeker overal weerklank zal vinden.

Regelmatig worden perscommuniqué's uitgegeven om te wijzen op de belangrijke vraagstukken van het bedrijf (Benelux, personeel, vlootbouw, enz.) aldus wordt de openbare mening in ons land op degelijke wijze voorgelicht.

Medewerking werd verleend aan verscheidene uitgaven over de Belgische zeevisserij.

Met de inzet van het sprotseizoen werd het traditionele mandje sprot overhandigd aan de Koning en de Overheid. Dit jaar ging een kleine groep van de Heistse Klakkertjes mee en werd een ontvangst gegeven aan de Belgische pers.

Aan televisie- en radiouitzendingen in verband met de zeevisserij werd praktisch medegewerkt. Eveneens werd vorig jaar een film opgenomen over de zeevisserij, waarvoor de Pêcheries à Vapeur een bijzondere medewerking verleende, welke dit jaar zal klaar komen en in alle cinemazalen van het land zal vertoond worden.

Met de Universiteiten werd een programma van samenwerking opgesteld voor het doen van opzoekingen op technisch en economisch gebied, die de visserij niet alleen meer moeten bekend maken, maar vooral praktisch ten goede komen.

Talrijke studenten werden eveneens in de mogelijkheid gesteld een thesis te maken over visserijaangelegenheden. Met dit doel wordt in het Verbond der Belgische Zeevisserij een speciale bibliotheek aangelegd die eveneens ten dienste staat van de leden.

8. — BEMANNING

Praktische voorstellen werden gedaan tot herziening van de wetgeving op de aanmonstering van vissers. Tot nu toe was de visserij afhankelijk van de wet op de koopvaardij die zeker niet aangepast is aan ons bedrijf. Een speciale wetgeving voor de visserij mag tengevolge hiervan verwacht worden.

Medewerking werd verleend tot het aanpassen van de wetgeving op visserijonderwijs, diploma's en brevetten.

Inzake aanleggen van werfreserve van personeel, werd, samen met het Waterschoutsbambt en de Dienst voor Werkloosheid, een praktische oplossing bereikt.

Regelmatig werd protest aangetekend tegen de werving door Zeemacht- en Staatsmarine van personeel onder de bemanningen voor vissersvaartuigen.

9. — VISSERIJ

Door onze tussenkomst werd bekomen dat de schietoefeningen zullen beperkt worden om de visserij zo weinig mogelijk te hinderen. Tevens werd bekomen dat de vissersvaartuigen, mits bepaalde voorwaarden, gedurende de oefeningen, de schietsektor mogen doorvaren.

Territoriale wateren : de bespreking geschiedt thans op internationaal gebied. De ontwikkeling wordt evenwel van dichtbij gevolgd en waar het nodig is komen wij tussen of geven wij ons advies.

Met de douane en de leveranciers werd een regeling getroffen om de sprotvissers toe te laten zich na de terugkeer van de visserij te bevoorraden in mazout.

Talrijke vragen in verband met verbetering der bebakening van wrakken op zee konden, dank zij de welwillende medewerking van de betrokken overheden, opgelost worden.

Voortdurend wordt tussengekomen opdat de verbindingen tussen de schepen en Radio Oostende zouden verbeterd en aangepast worden.

Voor de kustvisserij te Oostende werden verbeteringen bekomen aan het Montgommerydok (aanbrengen van trappen) en wordt eveneens aangedrongen op het ter beschikking stellen van een voldoende schuilplaats.

Voor de garnaalvisserij werd bekomen dat transitelandingen te Scheveningen en IJmuiden toegelaten zijn.

Met de direktie der vismijnen werden allerlei regelingen en verbeteringen besproken inzake verkoop, lossen, enz.

Technische voorlichting wordt regelmatig gegeven aan de leden, langs het Visserijblad om, door onze filmavonden en door praktische demonstraties in samenwerking met verschillende firma's.

10. — VERENIGINGSLEVEN

Voor de opbouw van het Monument voor de Visser te Nieuwpoort, werd een bedrag van bijna 17.000 F, als tussenkomsten van de leden gestort aan het inrichtend komitee.

In Juli 1955 deden we een prachtige en onvergetelijke reis van 5 dagen naar de schitterende visserijfeesten te Bremerhaven waar we buitengewoon hartelijk ontvangen werden.

VIII. — BESLUITEN

1. — ADMINISTRATIEVE VERDEELDHEID

De verspreiding van de visserijbelangen over verschillende Departementen en Ministeries is oorzaak van belangrijke vertraging en zelfs onmogelijkheid om bepaalde maatregelen te treffen die het bedrijf moeten toelaten normaal te ontwikkelen en voort te bestaan.

Sinds de zeevisserij van het Ministerie van Verkeerswezen naar dit van Landbouw overgebracht werd, is de verdeeldheid nog toegenomen. Het Ministerie van Landbouw behandelt de economische kwesties, Buitenlandse Handel zorgt voor in- en uitvoer, Buitenlandse Zaken moet de internationale verhoudingen regelen (onder andere de territoriale wateren), voor technische kwesties zijn we nog altijd afhankelijk van het Ministerie van Verkeerswezen. De sociale zaken worden afgehandeld door het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg, Economische Zaken regelt de handel en de distributie, algemene kwesties zijn afhankelijk van het Ministerie van de Middenstand. De bewaking en hulp op zee hangt af van het Ministerie van Landsverdediging, keuring van vis geschiedt door het Ministerie van Volksgezondheid.

Er is gebrek aan éénheid voor het afhandelen van de visserij-aangelegenheden, dringend of niet, moeten ze alle door minstens twee Ministers behandeld worden. Is de ene akkoord, de andere heeft opwerpingen en tenslotte komt er niets van in huis.

Er is gebrek aan een visserijeconomische politiek die het bedrijf moet vooruithelpen. Er is zelfs gebrek aan eenheid in statistiek.

De Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen, die steeds blij gegeven heeft van begrip en medeleven met de visserijnijverheid heeft onlangs opdracht gegeven aan de West-Vlaamse Economische Raad om een studie te maken over het visserijbedrijf in ons land.

Dit kan wellicht een eerste aanloop zijn om te komen tot het opmaken van een inventaris van het bestaande, de studie van de oorzaken van mindere vooruitgang, het stellen van een doel en het opmaken van een visserij-economische politiek.

Dit is reeds een belangrijke verwezenlijking. De voornaamste verwezenlijking om een programma op te stellen en uit te werken ware het onderbrengen van de zeevisserij onder één verantwoordelijke dienst die als enig doel heeft de visserij zoveel mogelijk gelegenheid te geven zich te ontwikkelen en uit te breiden.

Dit is van belang willen wij onze nijverheid, die belangrijk is voor ons land, de kans geven die ze verdient en nodig heeft.

2. — DOOR EENHEID STERK

In het handboek der Belgische Vismarkt, dat eerstdaags van de pers komt, wordt volgende gezegd over de beroepsorganisaties in de visserij :

« De E.O.E.S.-deskundigen betreuren de scheuring die onlangs in « de beroepsorganisaties der reders is gebeurd. Volgens hen belem-

« mert deze in hoge mate de gemeenschappelijk te nemen maatregelen, welke het gezamenlijke beroep zouden moeten ten goede « komen».

Toen het Verbond der Belgische Zeevisserij in 1948 opgericht werd was het eerste en voornaamste doel de bestaande groeperingen van reders van alle klassen en havens bijeen te brengen tot gezamenlijke verdediging van de gemeenschappelijke belangen. Dit doel werd verwezenlijkt.

Als enige en eerste vereniging van ALLE reders der Belgische kust stond het Verbond der Belgische Zeevisserij, dat van zijn ontstaan af een vooraanstaande en belangrijke plaats innam in het bedrijfsleven, niet alleen bloot aan alle kritiek, maar dwong het de eerbied, bewondering en achting af van allen die er mede in aanraking kwamen.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij is geen eenvoudige beroepsvereniging, maar een federatie van verschillende groeperingen en staat aldus open voor alle belangengroepen die wensen eerlijk mee te werken aan de opbouw van het nationale visserijbedrijf. Alle redersbelangen zijn bij ons vertegenwoordigd en wie het Verbond der Belgische Zeevisserij afbreekt, breekt zijn eigen belangen af.

Er bestaat recht van oppositie, maar deze kan best gebeuren in de schoot van het algemeen verbond, zonder dat «de vuile was in het openbaar moet gedaan worden». Hiermede wordt niet het minste opbouwend werk verricht, maar alleen een belemmering van de maatregelen die het bedrijf moeten ten goede komen.

Wanneer tenslotte beweerd wordt dat het niet gaat om het geheel, maar om persoonlijke redenen, wordt eens te meer aangetoond dat het er niet om te doen is of de nijverheid gesteund en geholpen wordt, maar enkel of de eigen enge belangen gediend worden.

Uw beroepsvereniging, Uw verdediging van Uw algemene belangen, dat zijt GIJ zelf. Het is aan U er over te waken dat Uw belangen verdedigd worden op de beste manier. In de schoot van het Verbond der Belgische Zeevisserij is plaats voor alle reders en heeft ieder het recht zijn mening te uiten en te verdedigen. Iedere groepering die het waarlijk meent met de vooruitgang van het bedrijf is aangesloten bij het Verbond der Belgische Zeevisserij, stuurt zijn vertegenwoordigers naar de regelmatige vergaderingen en helpt meebouwen in ieders belang aan het belang van iedereen.

Slechts op deze wijze kan iets verwezenlijkt worden, alle andere middelen, dit heeft ons de laatste maanden geleerd, vertragen niet alleen, maar belemmeren de uitvoering van maatregelen die aan het bedrijf moeten ten goede komen.

Dat alle reders dit mochten begrijpen en van hun leiders eisen dat ze niet hun persoonlijke belangen zouden dienen, maar opkomen voor het algemeen welzijn, in de schoot van het Verbond der Belgische Zeevisserij dat voor allen openstaat.

Oostende, de 29 maart 1956.

de Sekretaris,
J.H. KLAUSING.

de Voorzitter,
R. BAUWENS.



